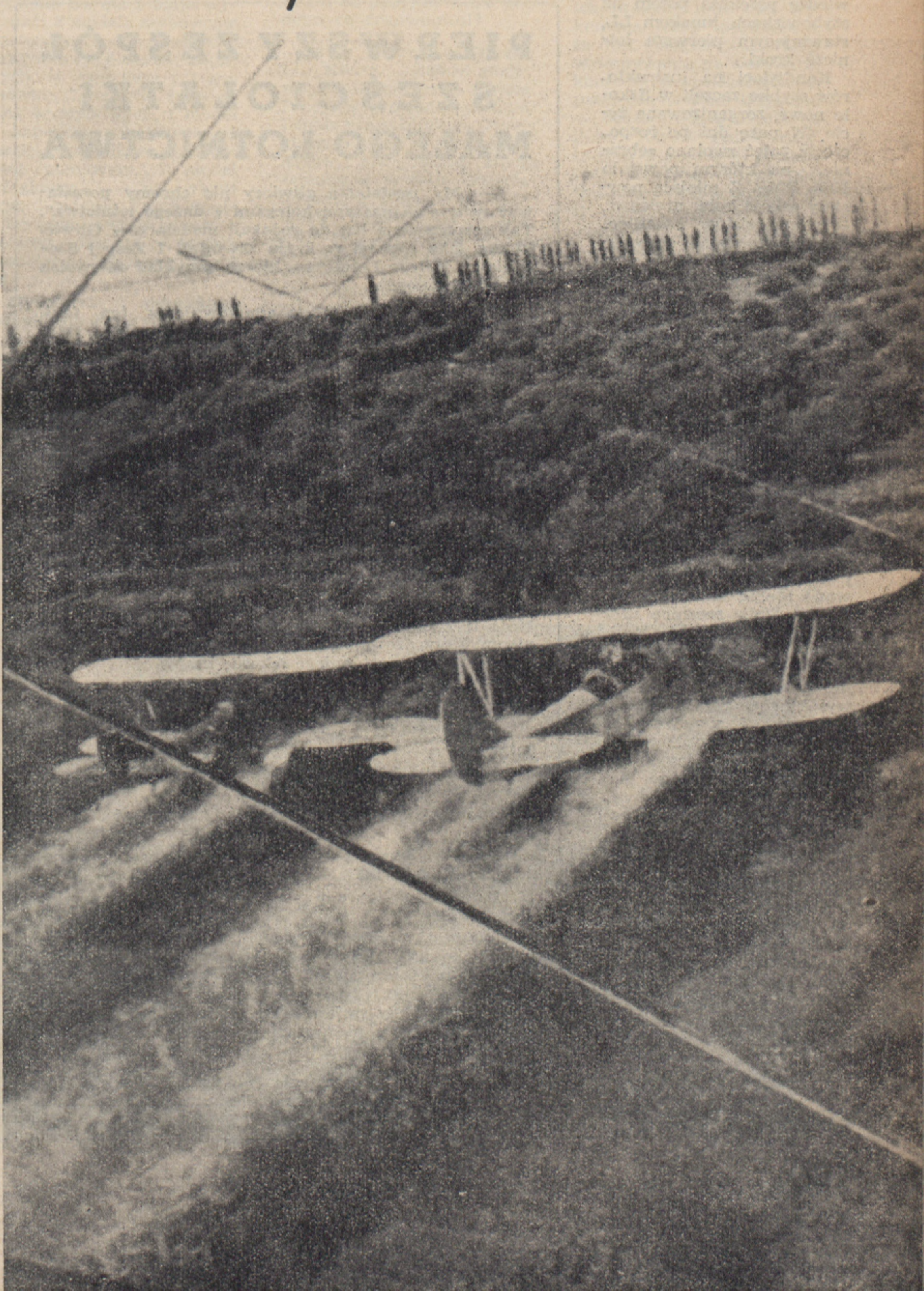
SKRZYDŁA i MOTOR

tygodnik młodzieży lotniczej

ROK V NR 17 (201)

18-25 KWIETNIA 1950



90 DNI W CSISz

ANDRZEJ MAJEWSKI

W połowie grudnia ub. r. mury Centralnej Szkoły Instruktorów Szybowcowych przyjęły grupę nowych kandydatów na drugi z kolei roczny kurs instruktorów szybowcowych. Spośród kilkuset kandydatów — komisja mandatowo-lekarska wybrała 30-tu, wyróżniających się poziomem wiadomości fachowych, szczerze oddanych lotnictwu i ludowej ojczyźnie synów robotników i chłopów, którzy swe uzdolnienia i wiedzę przekażą potem na szybowiskach junakom LL, stawiającym pierwsze lotnicze kroki.

Kandydaci na instruktorów szybko zaczęli w Szkole nowe, zorganizowane życie. W parę dni po rozpoczęciu zajęć zwołano zebranie, na którym powstało Koło ZMP. Z miejsca powstały sekcje koła: prelegentów, marksistów, świetlicowa, informacyjna, artystyczna, zdobnicza, samokształceniowa i inne. Rozpoczęła się intensywna praca, której motorem stał się aktyw Koła ZMP. Praca ta, objęła wszystkich uczniów Szkoły. Rozpoczęto akcję szkolenia ideologicznego, zorganizowano codzienne prasówki i pogadanki, zaczęła ukazywać się ścienna gazetka i fotomontaż, żywo obrazujące życie szkolnej eskadry.

Zetempowcy z zapałem rozpoczęli ożywioną działalność na polu oświatowym i artystycznym. Zorganizowano szereg akademii, jak np. w 70-tą rocznicę urodzin Generalissimusa Stalina, w 26-tą rocznicę zgonu Włodzimierza Lenina i inne. Wszystkie — udane, na wysokim poziomie ideologicznym i artystycznym. Sekcja artystyczna Koła ZMP miała być z czego dumna! Nie poprzestano jednak na działalności w ramach CSISz-u. Chłopcy postanowili podzielić się swymi doświadczeniami organizacyjnymi z innymi kołami ZMP w terenie. Nawiązano współpracę z dwoma Kołami ZMP: przy pobliskim Państwowym Liceum Gospodarczym i przy Państwowych Zakładach Graficznych.

Pomagając swym kolegom i koleżankom — zetempowcy z CSISz-u zorganizowali dla młodzieży zetempowskiej z Liceum Gospodarczego kurs polityczny, mający na celu podniesienie ich poziomu ideologicznego. Oprócz tego — zarówno w Liceum jak i w Zakładach Graficznych, rozpoczęto akcję cotygodniowych referatów i pogadanek na tematy polityczno - społeczne. Na wyniki tej pomocy nie trzeba było długo czekać — w krótkim czasie oba koła zajęły, dzięki pomocy CSISzowców — czołowe miejsca we współzawodnictwie między kołami ZMP na terenie powiatu.

Z biegiem czasu tempo szkolenia w CSISz przybierało na sile. Głównym bodźcem do systematycznego podnoszenia poziomu naukowego i ideologicznego uczniów stało się współzawodnictwo, zainicjowane przez zetempowców już w pierwszych dniach nauki. W pierwszym etapie współzawodnictwa czołowe miejsca zajęli zetempowcy: Andrzej Rakowski, Zdzisław Zeberkiewicz i Romuald Kiliszek, pociągając swymi postępami w nauce pozostałych kolegów. Za przykładem górnika Markiewki, CSISz-owcy powzięli cały szereg długofalowych zobowiązań zespołowych i indywidualnych. Zobowiązania te objęły nie tylko dziedzinę wyszkolenia teoretycznego, lecz także wyszkolenie w pilotażu, które postanowiono podnieść na jak najwyższy poziom. Entuzjastycznie przyjęto projekt utworzenia spośród uczniów CSISz-u — Eskadry Sześciolatki. Członkami Eskadry zostali wyróżniający się postępami w nauce, najbardziej aktywni w pracy społecznej uczniowie — aktywiści ZMP.

Rzucone przez Centrum Wyszkolenia Lotniczego LL wezwanie do współzawodnictwa — CSISz przyjął z entuzjazmem. Odpowiedzią jego jest zobowiązanie: wyszkolenia 100% uczniów na instruktorów, 100% — do III st. wyszkolenia szybowcowego, 30% — do IV st. wyszkolenia oraz generalne podniesienie wzwyż ocen ze wszystkich przedmiotów wykładowych.

Postanowienie pełnego wykonania zobowiązań stało się wspólne dla wszystkich.

Wyrazem atmosfery, jaka zapanowała wśród uczniów CSISz-u — niech będą słowa jednego z przodujących uczniów Szkoły:

„Wierzymy mocno, że nasze zobowiązania wykonamy w 100% a nawet je przekroczymy. Wierzymy w nasze siły, gdyż wiemy, po co latamy i jakie zadania stawią przed nami Ludowa Ojczyzna. Nie zawiedziemy nadziei, jakie pokłada w nas społeczeństwo, pokażemy, że wysiłek robotnika pracującego w pocie czoła po to, byśmy mogli uczyć się i latać — nie pójdzie na marne!"

Bez wątpienia! Kadra przyszłych instruktorów szybowcowych LL na pewno stanie się kadrą ludzi, w pełni godnych zaufania Polski Ludowej, kadrą, lepiej i nowocześniej szkolącą nowe szeregi pilotów, którym przekaże nie tylko swe wiadomości fachowe, lecz wraz z nimi — szczere, entuzjastyczne umiłowanie lotnictwa, służącego idei pokoju

PIERWSZY ZESPÓŁ SZEŚCIOLATKI MAŁEGO LOTNICTWA

— „My modelarze gliwiccy nie chcemy pozostawać w tyle za naszymi kolegami z dużego lotnictwa". Tak rozpoczynają list do redakcji modelarze z Gliwic, którzy jako pierwsi w kraju zawiązali I Zespół Sześciolatki Małego Lotnictwa, biorąc przykład od swoich starszych kolegów.

Z prawdziwą radością odnotowujemy ten fakt, świadczący o włączeniu się modelarzy w wielki rytm pracy całego kraju, obejmującego wszystkie dziedziny życia.

— Na naszej wspólnej drodze do socjalizmu musi znaleźć się odcinek zbudowany przez polskich modelarzy — czytamy w rezolucji I Zespołu Sześciolatki Małego Lotnictwa. W celu wzmożenia pracy na tym odcinku, w modelarni oddziałowej Ligi Lotniczej w Gliwicach powstał w dniu 27.III.1950 r. Zespół Sześciolatki Małego Lotnictwa w składzie: Zygmunt Mamys, instr.; Witold Pieniążek, przodownik; Roman Wojczyk, przod.; Jerzy Dąbski, przod.; Otton Kłos, przod.; Ryszard Turczak, amator; Janusz Biliński, amator; Robert Granowski, amator.

Zespół zobowiązał się w terminie do końca roku 1951: 1) Z. Mamys, W. Pieniążek i R. Wojczyk zorganizują i przeprowadzą kurs amatorów małego lotnictwa; 2) pobiją następujące rekordy krajowe;

Jerzy Dąmbski — bezogonowce: odległość i długotrwałość,

Roman Wojczyk — bezogonowce: wysokość i długotrwałość,

Zygmunt Mamys — bezogonowce: wysokość i odległość,

Janusz Biliński — bezogonowce: długotrwałość i odległość,

Witold Pieniążek — bezogonowce z napędem gumowym długotrwałość i odległość,

Otton Kłos — wodnopłaty z napędem gumowym: długotrwałość.

3) Witold Pieniążek i Roman Wojczyk zobowiązują się uzyskać jak najszybciej stopień instruktora; 4) nawiązać ścisłą współpracę z czasopismami lotniczymi; 5) Robert Granowski zobowiązuje się zorganizować na zawody wojewódzkie w br. ekipę mikromodeli; 6) jako czyn pierwszomajowy Zespół wykona 10 balonów. Balony wystartują dnia 1 maja br.

Modelarnia Oddziału Miejskiego LL
Gliwice, ul. Generalissimusa Stalina Nr. 5.

LUDZIE LOTNICTWA NA 1 MAJA

Niewiele już dni dzieli nas od daty 1 Maja. Szybkimi krokami zbliża się dzień Święta Pracy — 60-ta rocznica pierwszej demonstracji majowej w Warszawie, święto państwowe Ludowej Polski, demonstracja i przegląd sił mas pracujących całego świata w walce z wyzyskiwaczami o wyzwolenie społeczne i pokój.

Dzień 1 Maja w tym roku obchodzony będzie pod hasłem walki przeciw podżegaczom wojennym, walki o pokój, demokrację i wolność narodów. Masowy udział w uroczystościach 1-majowych wezmą robotnicy i wieś polska, Wojsko Polskie, uczeni, pisarze, artyści, pracownicy umysłowi, młodzież szkolna i akademicka. Udział w nim — weźmie również Liga Lotnicza, wszyscy jej członkowie, od modelarzy, pilotów, spadochroniarzy — do pracowników warsztatów, konstruktorów, inżynierów lotniczych. Wezmą w nim udział Koła, Oddziały i Okręgi LL, wszystkie ligowe placówki.

Święto swe już dzisiaj wita polska klasa robotnicza — Czynem Pierwszomajowym. **Robotnicy cementowni „Grodziec", pierwsi** w Polsce rzucili hasło: „Uczcimy 1 Maja nowym wysiłkiem dla dobra Polski Ludowej. Wielkim Czynem Pierwszomajowym jeszcze raz zadokumentujemy naszą niezłomną wolę walki o pokój i socjalizm!" Robotnicy ci, jako pierwsi, podjęli zobowiązania produkcyjne dla godnego uczczenia wielkiego święta.

Chęć uczczenia 1 Maja—odbiła się wśród ludzi lotnictwa szerokim echem. Popłynęły zobowiązania. Od wszystkich: tych zza modelarskich warsztatów i tych z lotnisk LL, od starszych i młodych, zobowiązania pierwszomajowe ludzi lotnictwa.

Oto jak wyrażają gotowość uczczenia święta pierwszomajowego ci najmłodsi, modelarze, przyszli lotnicy polscy. Meldunek składa **modelarnia powiatowa LL w Wałbrzychu:** „Zobowiązujemy się: zorganizować Koła Ligi Lotniczej we wszystkich szkołach Wałbrzycha; zorganizować wiejską modelarnię lotniczą; urządzić pokazy modeli latających w Wałbrzychu i powiecie; urządzić „Kącik lotnictwa radzieckiego" przy modelarni powiatowej. Wzywamy do współzawodnictwa modelarnię okręgową LL we Wrocławiu!"

A teraz melduje Dębica. **Modelarze, zorganizowani w modelarni LL przy Państwowej Szkole Ogólnokształcącej st. licealnego w Dębicy** postanawiają dla uczczenia Święta 1 Maja wykonać: 3 modele szybowców kartonowych, 1 latawiec skrzynkowy, 6 modeli szkolnych (4 szybowce i 2 gumówki), 7 modeli szybowców wyczynowych, 1 model z napędem silnikowym, 1 model kadłubowy z napędem gumowym, 1 model śmigłowca, 1 — na wędce oraz 2 modele redukcyjne. Do współzawodnictwa modelarze dębiccy wzywają modelarnię lotniczą w Mielcu.

Modelarze poznańscy, członkowie ZMP postanowili w terminie do 1 maja wybudować boisko dla modeli na uwięzi.

Koła Ligi Lotniczej nie pozostały ani na krok w tyle. Oto jedno z bardzo wielu zobowiązań na cześć 1 Maja:

„Mówi **Żyrardów! Koło LL Nr 358 przy Państwowej Szkole Ogólnokształcącej** st. licealnego zobowiązuje się: zorganizować 5 nowych Kół LL i jedną modelarnię lotniczą; wyświetlić film o tematyce lotniczej; wyszkolić 18 modelarzy spośród uczniów Szkoły; zorganizować wystawę i pokazy modeli latających.

Wzywamy wszystkie Koła LL do podejmowania podobnych zobowiązań!"

...a za Kołami — Okręgi LL. **Kielce.** „Zobowiązujemy się dla uczczenia Święta Pracy: wyprowadzić do dnia 1 maja pracę biurową Okręgu na bieżąco — usunąć zaległości; przygotować klucz samolotów w celu wzięcia udziału w 1-Majowej defiladzie; wykonać w 7-miu czynnych modelarniach po 2 modele samolotów radzieckich i ofiarować je świetlicom wiejskim; wykonać zespołowy lot propagandowy do spółdzielni produkcyjnej w Przyłęczku, wygłosić tam pogadankę o Lidze Lotniczej i zorganizować Koło LL; przeszkolić na kursach ogólnolotniczych do 1 Maja 600 członków LL; zorganizować dla przodowników pracy 4 wycieczki na lotniska; wygłosić na nich referaty o pomocy ZSRR dla Odrodzonego Lotnictwa Polskiego oraz przeprowadzić loty dla przodowników pracy".

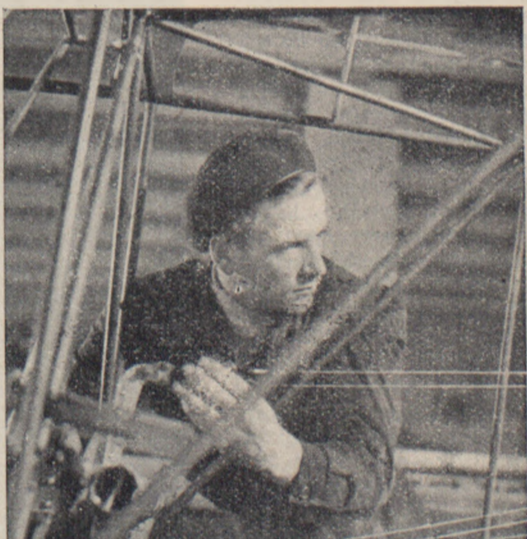
I wreszcie — głos konstruktora lotniczego, **pracownicki Instytutu Szybownictwa.** Inż. Irena Kaniewska zobowiązuje się do specjalnie starannego opracowywania konstrukcji szybowcowych pod względem ich prostoty i taniości wykonania oraz postanawia, że ilość roboczo-godzin przy wykonywaniu na warsztacie konstrukcji projektowanych przez nią w roku bieżącym — będzie niższa o 20% od ilości roboczo-godzin zużytych przy produkcji dotychczas konstruowanych polskich szybowców danej klasy.

Inż. Kaniewska wzywa do współzawodnictwa innych konstruktorów lotniczych.

Tak czczą Święto 1 Majowe ludzie naszego lotnictwa. Zobowiązania ich są świadectwem pełnej koncentracji sił do walki o wykonanie planu pierwszego roku Sześciolatki pod hasłem rozszerzenia współzawodnictwa, podniesienia wydajności pracy i wzmożenia jej dyscypliny. Zobowiązania ich — to wyraz gotowości do walki o pokój i zwycięstwo socjalizmu w Polsce.

J. Z.





NASZA WSPÓLNA WALKA O POKÓJ

Po mieście gęsto krążą patrole policyjne. Uważni, czujni jak psy gończe żandarmi i policjanci śledzą z samochodów i motocykli przechodniów. Broń gotowa do strzału. W mieście ogłoszono stan nadzwyczajny.

To nie jest obrazek z czasów hitlerowskiej okupacji. To obrazek z francuskiego portu Cherbourg, z kwietnia roku 1950, piątego roku od upadku hitleryzmu. I nie tylko w porcie Cherbourg moglibyśmy ujrzeć takie sceny; to samo dzieje się we wszystkich nieomal portach francuskich, włoskich, holenderskich, angielskich, belgijskich. Ale im bardziej gwałtowna i brutalna staje się przemoc ze strony rządów, wysługujących się amerykańskim imperialistom, tym bardziej silnym; zdecydowanym ruchem strajkowym i rewolucyjnym odpowiada klasa robotnicza.

I cóż to przyprowadza kapitalistów do tak zaślepionej wściekłości? Oto robotnicy portowi w krajach zachodniej Europy odmawiają wyładowywania transportów, zawierających amerykański sprzęt bojowy, nie chcą wpuścić na teren swego kraju amerykańskich bombowców i amunicji, czołgów i armat. Ich bohaterską postawę popierają wszyscy uczciwi ludzie w całej Europie, zwłaszcza we Francji i Włoszech. Hasło „nigdy więcej wojny!" rozbrzmiewa dziś ogromnym echem od Łaby do Tamizy i od Apenin do Skandynawii. Zna je, rozumie i popiera brytyjski doker i francuski profesor, włoski chłop i holenderski robotnik. Bo pokój jest im wszystkim jednakowo drogi. Nienawidzą go tylko kapitaliści, podżegacze wojenni, snujący obłąkańcze plany wtrącenia świata w otchłań nowej wojny, awanturnicy i wykolejeńcy.

Ale ludzie pracy wiedzą, jak trzeba walczyć o pokój. Wiedzą doskonale, że imperialistom można narzucić go tylko siłą, że ta siła — to jedność mas pracujących całego świata, to walka pod przewodem Związku Radzieckiego. Dzień po dniu w ogniu policyjnych pistoletów i za kratami kapitalistycznych więzień, w rytmie walki i pracy wykuwa się i potężnieje ta wspaniała jedność.

Pokój i sprawiedliwość społeczna — to najważniejsze zagadnienia chwili obecnej. Wokół nich toczyły się obrady Światowego Komitetu Obrońców Pokoju, im poświęcone są liczne wiece, zebrania i manifestacje we wszystkich krajach świata. Prosty człowiek pracy, bez względu na to, w jakim kraju żyje czy jakim językiem mówi, chce pokoju, a nienawidzi wojny. Chce spokojnie pracować, chce się uczyć, chce szczęścia swoich bliskich. Dlatego nie może pozwolić, aby znowu nad miasta i wioski zaczęły padać bomby, aby wojna zniszczyła biblioteki, teatry, szkoły, aby znowu ginęli ludzie w imię interesów wyzutych z człowieczeństwa kapitalistów.

Bojownicy o pokój w krajach kapitalistycznych zdają sobie dobrze sprawę z ogromnej roli, jaką w tej walce odgrywa kraj zwycięskiego socjalizmu — Związek Radziecki. Jego ogromna potęga, zaufanie i miłość jaką cieszy się u ludów świata, jego nieugięte stanowisko są rękojmią, że ZSRR jest jedyną siłą, mogącą zapewnić ludzkości szczęście i pokój. Tym nastrojom dał m. in. wyraz Zjazd Komunistycznej Partii Francji, który odbył się niedawno w Paryżu. Czołowi działacze przodującej części francuskiej klasy robotniczej powiedzieli jasno i dokładnie, kto i dlaczego jest przyjacielem, a kto wrogiem ludu francuskiego. Zjazd Komunistycznego Związku Młodzieży Włoskiej w Livorno odbywał się również pod hasłem wzmożenia walki o pokój, o lepsze warunki życia, o o dostęp do wiedzy. I tu stawiano sobie za przykład bohaterską młodzież radziecką, która z takim zapałem buduje w swym kraju najpiękniejszy i najwspanialszy ustrój naszych czasów: komunizm.

W tym potężnym ruchu w obronie najcenniejszego skarbu, jaki posiada ludzkość: pokoju, nie braknie oczywiście i Polaków. Wielu naszych rodaków uczestniczy w delegacjach pokojowych za granicą, organizowane są Krajowe Komitety Obrońców Pokoju. Ale naszym najtrwalszym wkładem w dzieło światowego Pokoju są wspaniałe osiągnięcia, jakimi może poszczycić się polska klasa robotnicza. Pomnóżcie procenty przekroczonych norm produkcyjnych przez milionowe masy ludzi pracy Związku Radzieckiego i krajów demokracji ludowej, a otrzymacie gigantyczną arytmetykę twórczej, pokojowej pracy.

Znają ją dobrze podżegacze wojenni. I muszą się z nią liczyć. Bo o losie świata decyduje nie garstka wyzyskiwaczy, a ci, którzy są do tego powołani i uprawnieni: prości ludzie pracy.

Święto Pierwszego Maja będzie w roku bieżącym obchodzone pod hasłem wzmożonej walki o pokój. Ci właśnie ludzie pracy swoją stanowczą postawą wobec prób wtrącenia świata w wojnę demonstrują niezłomną wolę obrony pokoju.

(wig)



500.000 km.

POMYŚLCIE, pół miliona kilometrów! Ładny szmat drogi. To przeszło 12 razy więcej, niż wynosi obwód równika!

Właśnie swój pół-milionowy kilometr, przeleciał pilot Polskich Linii Lotniczych „Lot", Marian Grabowski w dniu 25 marca. I co ważniejsze — przeleciał bez żadnych wypadków, uszkodzeń czy przymusowych lądowań, przeleciał punktualnie i pewnie, jak przystało na pilota „Lotu".

Marian Grabowski rozpoczął swoją służbę w powietrzu jeszcze w Związku Radzieckim podczas wojny, gdzie wstąpił do II Pułku Bombowców Nocnych „Kraków". Brał udział we wszystkich akcjach bojowych Odrodzonego Lotnictwa Polskiego. Po zakończeniu wojny został zdemobilizowany i rozpoczął pracę w PLL „Lot", jako pilot komunikacyjny.

Życzymy pilotowi Grabowskiemu jeszcze dziesięciu milionów kilometrów w służbie polskiego lotnictwa!

SAMOLOTY LL W AKCJI!

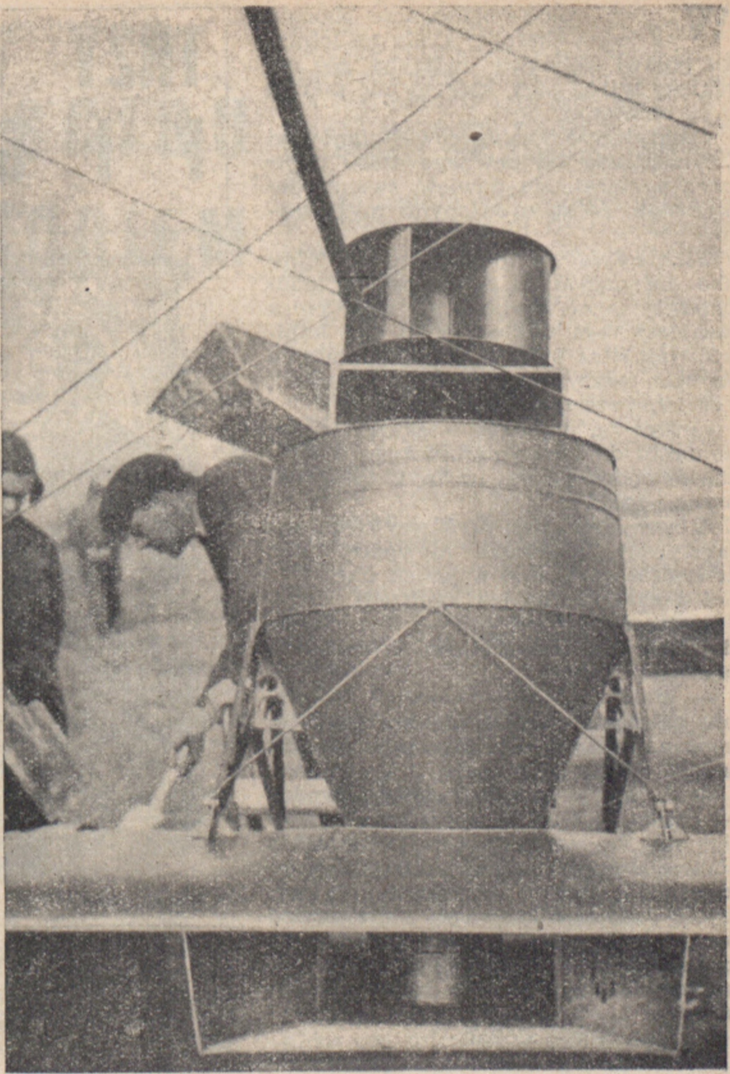
JERZY ZARĘBSKI

W nowej socjalistycznej gospodarce naszego kraju coraz większą rolę odgrywa — lotnictwo. Wzorem Związku Radzieckiego, gdzie od dawna na wielką skalę używa się samolotów dla potrzeb gospodarki rolniczo-leśnej, rybołówstwa itp. nasze lotnictwo sportowe przystąpiło w pierwszym roku planu sześcioletniego do wykonywania ważnych zadań w tej dziedzinie. Jednym z tych zadań jest walka ze szkodnikami leśnymi, niszczącymi nasz drzewostan.

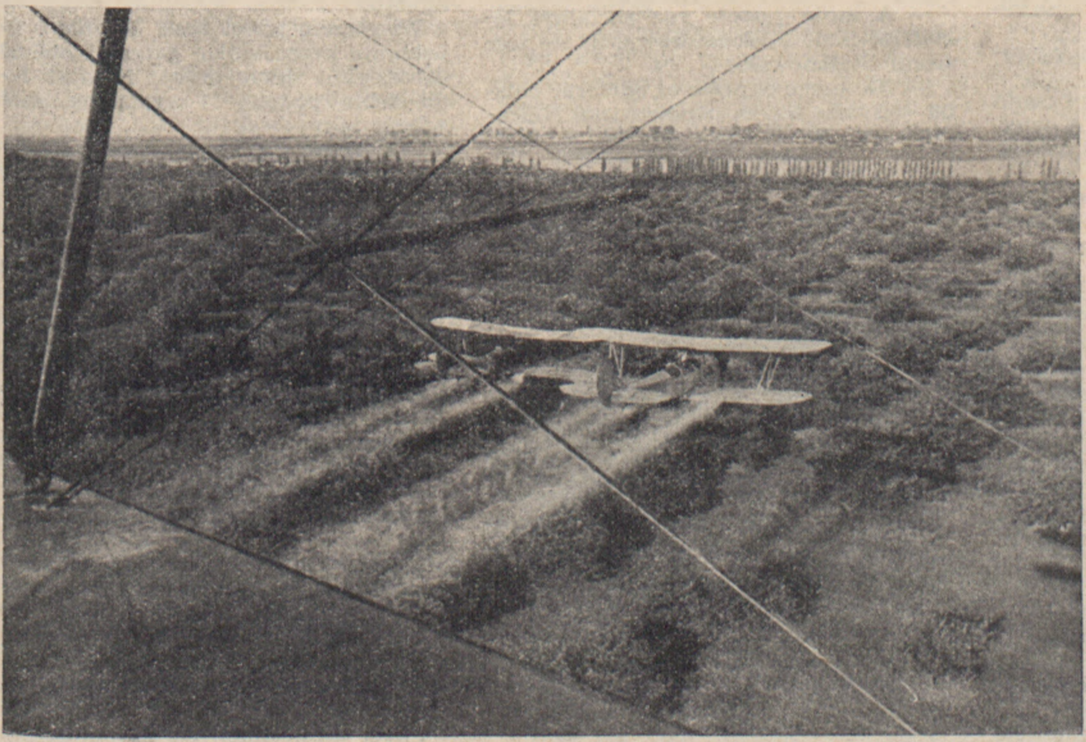
W celu ochrony lasów przed zniszczeniem Ministerstwo Leśnictwa wraz z Ligą Lotniczą rozpocznie z końcem kwietnia br. eksperymentalną akcję opylania. Na pierwszy plan pójdą górskie lasy jodłowe, świerkowe i bukowe, położone wzdłuż granicy czechosłowackiej. Opylaniu podlegać będzie obszar leśny 540 ha. Ze względu na górski, specyficzny charakter terenu, owadobójczy proszek (Azotox) rozpylać będą samoloty sportowe Po-2, specjalnie przystosowane do akcji w trudnych warunkach terenowych, kierowane przez pilotów Aeroklubów Ligi Lotniczej.

Samoloty, które wezmą udział w akcji opylania zostaną wyposażone w specjalne urządzenie do rozsiewania chemicznych środków owadobójczych, skonstruowane przez inżynierów: Wiktora Leję i Stanisława Pawlickiego. Urządzenie to wypróbowane zostało praktycznie w dniu 18 marca br. Jest ono bardzo proste w konstrukcji, niezawodne w działaniu i nadaje się do zamontowania bez specjalnej przeróbki samolotu. Konstrukcja urządzenia wykonana została kolektywnie przez pracowników Okręgowych Warsztatów Lotniczych i ze względu na swą nieskomplikowaną metodę budowy znakomicie nadaje się do produkcji seryjnej.

Samolot, na którym zamontowano pierwszy tego rodzaju aparat poddany został w obecności przedstawicieli Min. Leśnictwa, Instytutu Badań Leśnictwa, profesorów Uniwersytetu i Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego specjalnym próbom w locie, dając równą, ciągłą smugę rozpylonego proszku. Przy zmianie jednej z części mechanizmu urządzenia (specjalnego podajnika) — urządzenie to znajdzie zastosowanie również w innych akcjach, jak np. w rozsiewaniu nawozów sztucznych, ochronie kultur specjalnych, w walce z komarami w okolicach malarycznych itp. Pierwszy seryjny samolot wyposażony w to urządzenie przedstawiony zostanie wkrótce władzom na lotnisku w Warszawie.



Pierwszym krajem, w którym lotnictwo wzięło czynny udział w życiu gospodarki narodowej — jest Związek Radziecki. Samoloty radzieckich aeroklubów od dawna używane są do szeregu akcji specjalnych, jak np. do pomocy w zasiewach, w wykrywaniu ławic rybnych czy w opylaniu zagrożonego przez szkodniki leśne drzewostanu (zdjęcie niżej). Za przykładem lotnictwa ZSRR — Liga Lotnicza rozpoczyna u nas z końcem kwietnia eksperymentalną akcję opylania górskich lasów. W akcji wezmą udział samoloty Po-2, wyposażone w aparaty do rozsiewanie środków owadobójczych, polskiej konstrukcji (zdjęcie wyżej).



Jak wskazują przykłady Związku Radzieckiego, zastosowanie samolotów w akcji na rzecz gospodarki narodowej odgrywa ogromną rolę. Dzięki planowo przeprowadzonemu opylaniu uratowane zostaną u nas od zniszczenia setki hektarów lasów, stanowiących jedno z głównych naszych bogactw narodowych.

TRZY TYSIĄCE FIGUR

S. Wiszenkow

Wszyscy piloci-oblatywacze chorują na jedną chorobę: kiedy na lotnisku pojawi się nowa maszyna, nie ma takiego wśród nich, któryby nie marzył o jej oblataniu.

Oblatywacze bombowców Stefanowski i Niuchtikow od pewnego czasu uporczywie staral. się dowieść swemu dowództwu, że są urodzonymi myśliwcami.

Tłumaczyło się to tym, że na lotnisko doświadczalne coraz częściej nadchodziły nowe, szybkie jak błyskawica samoloty myśliwskie. A tu obu lotników tak silne było pragnienie polatania na tych maszynach, że jak to się mówi, „aż ich świerzbiły dłonie".

— Żyć mi nie dają — skarżył się w zaufaniu do swego najbliższego otoczenia dowódca. Dawaj im myśliwską maszynę i basta!

A tymczasem nasi myśliwcy coraz natarczywiej „atakowali" dowódcę. Czuł, że będzie im musiał w końcu ulec.

I wreszcie dzień taki nadszedł.

— Wiecie co chłopcy — zwrócił się dowódca do obu pilotów. Widzicie tę maszynę?

— Widzimy! — odpowiedzieli chórem, nie patrząc nawet w stronę samolotu, choć zauważyli go już w chwili, gdy ukazał się na horyzoncie.

— A więc — ciągnął dalej dowódca — trzeba ją oblatać. Mam jednak wiadomość, że maszyny z tej serii mają słabe stateczniki — kierunkowy i wysokości. Były nawet wypadki u dwu maszyn — stateczniki urwały się w czasie lotu, tak że piloci musieli się ratować na spadochronach. Trzeba zatem jak najszybciej wyjaśnić, co było tego powodem.

Zapalił fajkę i dodał:

— Otrzymaliśmy rozkaz oblatać tę maszynę. Trzeba wykonać na niej trzy tysiące figur i to bardzo szybko, w przeciągu tygodnia. Czy zdołacie wykonać to zadanie?

Piloci dokonali w myśli błyskawicznych obliczeń i spojrzeli na siebie porozumiewawczo — coś zbyt obiecująco! Przeszło czterysta figur dziennie, to więcej niż dwieście na jednego i to tak przez siedem dni pod rząd...

Dowódca zaciągnął się fajką i wypuścił błękitny obłoczek dymu.

— No cóż, milczycie? Przecież sami chcieliście latać na myśliwcu. A więc, proszę bardzo! Nadeszła dla was okazja. Bierzcie maszynę i latajcie.

Nie pozostawało nic innego, jak zaraz następnego dnia wziąć się do roboty. Raniutko przyszli piloci na lotnisko, obejrzeli samolot i skonstatowali, że jest w należytym porządku.

Postanowili latać na zmianę.

—Ech — radował się Stefanowski, wchodząc pierwszy do kabiny—nareszcie dali człowiekowi możność rozwinąć skrzydła! I jakby w obawie, by dowódca z jakiegokolwiek powodu nie oddał maszyny innemu pilotowi, pośpiesznie wystartował.

— Czemu tak długo? — upominał Niuchtikow towarzysza, gdy ten wylądował. — Ledwo starczyło mi cierpliwości na czekanie.

— Zaledwie trzy minuty opóźnienia— powiedział Stefanowski, niechętnie ustępując miejsca.

— No, jak maszyna? zapytał Stefanowski.

— Nadzwyczajna — uśmiechnął się



Niuchtikow.

— Ja zrobię dwa loty pod rząd — powiedział Stefanowski i w odpowiedzi na zdziwioną minę towarzysza uprzejmie wyjaśnił: — Prawdę powiedziawszy, to przecież ja wystarałem się u władz o tę maszynę.

— Ale przecież obydwaj otrzymaliśmy jedno i to samo zadanie do wykonania! — dowodził Niuchtikow. Słowa jego zagłuszył jednak huk silnika startującej maszyny.

Pod koniec następnego dnia spory między obu towarzyszami jak gdyby ustały, ale za to zaczęli sobie nawzajem okazywać wiele uprzejmości.

— A może jeszcze raz chciałbyś lecieć, Michale Aleksandrowiczu? — żartował Stefanowski.

— Nie mogę ci przecież odbierać chleba — tymże tonem odpowiedział Niuchtikow, wysiadając z samolotu — Zwłaszcza, że przecież maszynę otrzymaliśmy tylko dzięki twej inicjatywie!



— Głupstwo, ja się absolutnie nie sprzeciwiam. Lataj sobie na zdrowie!

— Dobrze, zgodził się Niuchtikow. — Po tobie ja zaraz polecę.

Trzeciego dnia, pilotowi oczekującemu na ziemi czas płynął za szybko, zaś w powietrzu naodwrót, dłużył się niesamowicie.

Tymczasem samolot latał z jednego końca nieba w drugi. Obaj piloci do tego stopnia zmęczyli maszynę, że jęczała i żaliła się jak żywa.

Piloci-oblatywacze mimo, że przechodzili ciężkie chwile, milczeli. Raz, wciskało ich w siedzenie, to znów odrywało i wisieli na pasach głową w dół. Ziemia i niebo zlewały się w jakichś wściekłych, szybkich obrotach. W głowie odczuwali niesamowity huk, w oczach migały gwiazdy—w kościach czuli dotkliwy ból. W dodatku okazało się, że zbiorniki nie są przystosowane do lotów akrobacyjnych. Benzyna wyciekając przenikała przez ubranie do skóry i wywoływała podrażnienie.

Nie zniechęcało to jednak naszych oblatywaczy. Zadanie było ważne i terminowe.

Stefanowski lądował, schodził z maszyny, robił kilka niepewnych kroków i rzucał się w wysoką trawę. Niuchtikow powoli podchodził do maszyny, przywiązywał się pasami i wznosząc tumany kurzu za maszyną, żegnał się z ziemią. Wypełniwszy zadanie pilot lądował i wyłączał silnik. Lotnisko kołysało się przed oczyma tak, jakby nie wyzbywszy się choroby morskiej schodził na ląd. Towarzysz szedł mu naprzeciw i siadając wołał:

— Ile?

— Sto! — odpowiedział Niuchtikow. Stefanowi coś notował w pamięci.

— Niech diabli wezmą, dużo jeszcze zostało.

— Twoja inicjatywa — żartował Niuchtikow.

— Nie szkodzi. Dobijemy! — odpowiedział Stefanowski, siadając do samolotu.

Wieczorem piloci brali liczydła i nieustannie przesuwając gałkami obliczali całodzienny plon pracy. Notatki były do siebie podobne i wyglądały mniej więcej tak:

pętli zwykłych	— 40
pętli zewnętrznych	— 30
zwoi korkociągu	— 40
lotów nurkowych	— 35
lotów na plecach	— 10

Po każdych pięciuset figurach oddawali maszynę do przeglądu. Inżynierowie i technicy zabierali się do sprawdzania samolotu.

Przy końcu szóstego dnia, kiedy robili całodzienne obliczenie, ucieszyli się bardzo czterocyfrową liczbą.

Praca zbliżała się ku końcowi. Siódmego dnia o godzinie szesnastej Stefanowski wykonał ostatni lot. Zrobił około siedmiuset figur. Niuchtikow — resztę.

Dowódca uścisnął im ręce, winszował powodzenia i żartował.

— Wiedziałem, że szybko dacie sobie radę i zadanie wykonacie. Było w was nieodparte pragnienie czynu! Zdobyliście sobie teraz prawo oblatywać myśliwce.

Piloci uśmiechnęli się skromnie.

W POŚCIGU ZA WROGIEM

JERZY KONIECZNY, ppor.

Styczeń 1945 roku był mroźny i śnieżny. Na lotnisku bez przerwy pracowały traktory odgarniając śnieg, a mechanicy szczelnie otulali pokrowcami maszyny, powracające z lotów bojowych. W powietrzu czuć było, mimo zimy, nadciągającą burzę. Świadczyły o tym magazyny zapełnione bombami i amunicją, wytężona praca sztabów w ziemiankach, ciche, nocne przegrupowania wojsk — wzmożona czujność i maskowanie.

Gdyby lotnictwo hitlerowskie potrafiło przeniknąć nocą nad pilnie strzeżone drogi i linie kolejowe, zdumieni piloci zobaczyliby, że na ich pozycje idą całe dywizje i armie, że ciosu należy oczekiwać z dnia na dzień...

Hitlerowcy nie mieli jednak sił, by takiego zwiadu dokonać, zresztą i styczniowa pogoda często nie pozwalała na wykonywanie lotów.

Mimo niesprzyjających warunków atmosferycznych w pierwszych dniach stycznia — piloci „Warszawy" dokonali zwiadu umocnień obronnych nieprzyjaciela, fotografując jego pozycje na północ od Warszawy.

I wtenczas, gdy hitlerowskim sztabom wydawało się, że styczniowy mróz zamrozi linię frontu, przed świtem 12 stycznia 1945 r. huknęły tysiące dział— jęknęła ziemia od wybuchu pocisków. Tuż za ogniowym wałem wybuchów, ruszyła piechota i czołgi — wystartowały samoloty. Rozpoczęła się ofensywa

Natarcie ruszyło jak lawina. Hitlerowcy w panicznym strachu, uciekali na zachód... Nastały pracowite dni dla polskich pilotów.

×

Piloci „Warszawy" byli tego dnia niezwykle podnieceni. Pomimo, że silny mróz dał się już wszystkim we znaki, na lotnisku od samego rana było bardzo „gorąco". Nietrudno było odgadnąć, że w tym dniu Pułk miał wykonać ważne zadania.

O godzinie 8-mej — odprawa u dowódcy.

8.35 — pierwsze maszyny poszły w powietrze. Najpierw „Jaki", tuż za nimi dudniąc głucho startowały szturmowce.

Pogoda — zachmurzenie 10 ballów, widzialność 1 — 1.5 km, gęsta mgiełka.

Zadanie dla myśliwców brzmiało: osłona maszyn 3-go Pułku, który będzie atakował cofające się na zachód i północny-zachód od Warszawy wojska wroga. Zwiad pola walki przeprowadza grupa 4 „Jaków" pod dowództwem kapitana-pilota Matwiejewa, startując z lotniska podskoku Radzymin. 8-kę „Iłów" prowadził kapitan-pilot Kitajew. W pierwszej czwórce osłony myśliwskiej lecieli: ppor. Jakubik, chor. Wierysznicki, ppor. Gościumiński i por. Wysoczyński.

Wyprawa przeleciała linię frontu i znalazła się na tyłach wojsk hitlerowskich, które szybko wycofywały się z rejonu Warszawy, kierując się w stronę Sochaczewa.

Nad Stolicą podpaloną ze wszystkich stron prze barbarzyńców hitlerowców unosiły się kłęby dymu. Polscy piloci zaciskali zęby — poprzez siatki celowników szukali winowajców zbrodni dokonanej na ukochanej Warszawie. Pochłonięci byli jedną tylko myślą: zemsty za ruiny Stolicy.

Gniew, wzburzenie i chęć zemsty, dodawały polskim pilotom ciągle nowej energii do walki.

Winowajców zniszczenia Stolicy nie potrzeba było daleko szukać.

Oto — na wijącej się pod nimi szosie posuwa się długa kolumna czołgów.

Znajdowali się w rejonie stacji kolejowej Czerwona Niwa.

Krótki rozkaz przez radio. Szturmowce zniżają lot — przystępują do akcji. Wysokość 250 — 200 — 150 m.

Specjalistą od ataków na małej wysokości był Kitajew. Polscy piloci mieli możność, obserwując pracę „Iłów", podziwiać wysoki kunszt bojowy swego instruktora. Samoloty z biało czerwonymi szachownicami niosły hitlerowcom w gradzie ognia, śmierć i zniszczenie— niosły zemstę za Warszawę.

Pierwszy atak — pośrodku nieprzyjacielskiej kolumny zakotłowało się. Kitajew zrobił zwrot w prawo i zaatakował po raz drugi — „Iły" siekły gradem ognia całą kolumnę — czołgi stanęły w płomieniach. Kolumna rozbita.

Myśliwce „Warszawy", nie znajdując przeciwnika, który nie myślał się wcale pokazywać w opanowanym przez radzieckie i polskie samoloty powietrzu, nie próżnowały. Atakowały poszczególne oddziały hitlerowskie, które w panicznej ucieczce zdążały na zachód. Polscy piloci mieli już doświadczenie bojowe, a zdobywali je codziennie coraz więcej, w każdym locie, w każdej walce.

Było już zupełnie ciemno — godzina 17.40, kiedy po pracowitym dniu myśliwce osłony lądowały na lotnisku w Zadybiu. Zaledwie piloci zdążyli wysiąść z maszyn, kiedy doszły ich ostatnie, najnowsze wiadomości.

Prawoskrzydłowe jednostki I Armii Wojska Polskiego sforsowały Wisłę i o godzinie 11.00 szturmem dobyły Stolicę. Warszawa była wolna. Było to 17 stycznia 1945 roku. W tym dniu piloci „Warszawy" zakończyli pierwszy okres pracy bojowej, tzw. Kampanii Warszawskiej.

Tego samego dnia późnym wieczorem w sztabie I Polskiej Dywizji Lotniczej podsumowano dotychczasową pracę polskich jednostek lotniczych.

Nasi piloci mogli pochlubić się poważnymi osiągnięciami. Wykonali 2 337 lotów bojowych zadając nieprzyjacielowi dotkliwe straty. Praca ich została wyróżniona jeszcze tego samego dnia w specjalnych rozkazach Generalissimusa Stalina i Naczelnego Dowództwa Odrodzonego Wojska Polskiego, wydanych z okazji wyzwolenia Warszawy.

Pochwały te dodały polskim pilotom jeszcze większego bodźca do dalszej walki z hitlerowskim najeźdźcą. Wiedzieli oni bowiem, że walka dopiero zaczęła się, a droga do ostatecznego wyzwolenia kraju i zwycięstwa będzie jeszcze ciężka.

×

Dwa dni później myśliwcom „Warszawy" przypadł w udziale zaszczyt osłony z powietrza defilady I Armii W. P., którą w wyzwolonej Stolicy przyjmował Prezydent Krajowej Rady Narodowej, Bolesław Bierut. „Jaki" patrolowały w grupach po 6 parami na trzech pułapach od 1 200 do 3 500 m. Na wysokości 4 000 m nasi myśliwcy zauważyli FW-190, który uciekł nie przyjmując walki. Zmiany patroli odbywały się w powietrzu.

Odtąd „Warszawa" przez dalszych kilka dni osłaniała polskie wojska naziemne, przeprawiające się przez Wisłę, stacjonujące w Stolicy oraz maszerujące szosą na Błonie.

I Armia W. P. ruszyła na zachód w pościgu za wrogiem. 22 stycznia 1945 roku. Z powodu złych warunków atmosferycznych przerwano loty bojowe. Pułk, aby być bliżej frontu przebazował na nowe lotnisko — Sanniki w powiecie Gostynin. Pozostał tam zaledwie 2 tygodnie. Linia frontu posuwała się szybko na zachód i przy końcu stycznia „Warszawa" w pościgu za wrogiem przebazowała na lotnisko Bydgoszcz. Młodych polskich pilotów czekały teraz nowe zadania bojowe.

(cdn).

Grupa pilotów „Warszawy" z okresu Kampanii Warszawskiej. W środku siedzi dowódca pułku ppłk. Jan Tałdykin. Zdjęcie archiwalne



AEROKLUBY

15) (kon)

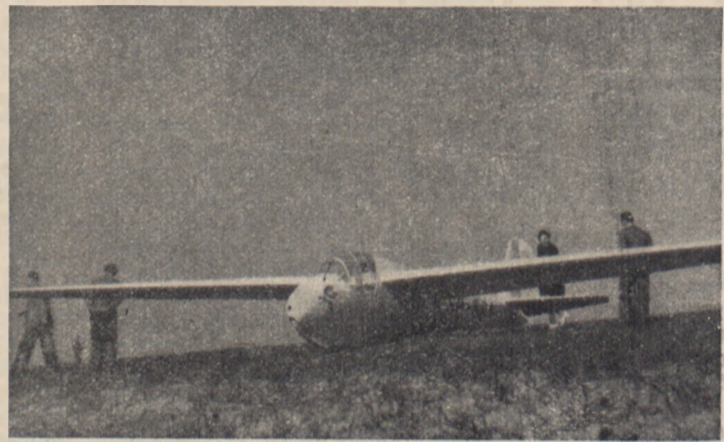
Codziennie napływają z Aeroklubów indywidualne i zbiorowe zobowiązania długofalowe, w których lotnicy sportowi zobowiązują się przez podniesienie poziomu wyszkolenia teoretycznego i praktycznego, zwiększenie ilości i jakości wyczynów sportowych, podniesienie poziomu ideologicznego, zwiększenie ilości lotów, wzmożenie pracy społecznej i dyscypliny lotniczej— do przedterminowego wykonania planu w pierwszym roku lotniczej sześciolatki.

Do akcji tej oprócz pilotów włączają się również młode pilotki szybowcowe. Witamy inicjatywę pilotek Śląskiego ALL, które zawiązały Żeńską Eskadrę Sześciolatki im. Olgi Klepikowej, przyjmując konkretne, długofalowe zobowiązania. Wzywają one równocześnie członkinie innych aeroklubów do stworzenia dalszych żeńskich eskadr sześciolatek, celem współzawodnictwa z nimi. Zaznaczyć należy, że w składzie dziewiątej Białostockiej i jedenastej Słupskiej Eskadry Sześciolatki znajdują się również kobiety. Jesteśmy przekonani, że apel śląskich pilotek, wzywających do współzawodnictwa członkinie innych aeroklubów nie pozostanie bez echa.

W numerze niniejszym rejestrujemy z kolei dalsze Eskadry Sześciolatki:

Dziewiąta Białostocka Eskadra Sześciolatki w składzie: Kępa Stanisław, Lubbe Leonard, Nowik Włodzimierz; Pacholski Czesław, Pokora E. i Zalewska Zofia, zobowiązała się wykonać do dnia 30 września br. następujące prace:

1. kontynuować stałe dokształcanie się społeczno-polityczne i teoretyczne, wysłuchując i przyswajając sobie 450 godz. wykładów;
2. przestrzegać dyscypliny lotniczej oraz dać z siebie maksimum wysiłku podczas treningu;
3. zameldować się do dyspozycji władz Aeroklubu LL w przeciągu 2 godzin w wypadku otrzymania wezwania;
4. 2 pilotów uzyska III stopień wyszkolenia szybowcowego;
5. wszyscy piloci ukończą kurs lotów ciągniónych;
6. uzyskać 6 wysokość ponad 1000 m;
7. przelecieć 300 km;
8. uzyskać 2 srebrne odznaki „D";
9. uzyskać jedną licencję pilota silnikowego;
10. uzyskać jedno uprawnienie do holowania szybowców;
11. uzyskać jedną licencję do lądowania na przygodnym terenie;
12. wygłosić 18 prelekcji na tematy lotnicze w Kołach LL i ZMP;
13. pomagać słabym kolegom w wyszkoleniu teoretycznym, oddając do ich dyspozycji 72 godz.;
14. zapoznać się i pomóc w prowadzeniu dokumentacji lotów, oraz dokumentacji wykonania planu Białostockiego Aeroklubu LL.



Dziesiąta Śląska Żeńska Eskadra Sześciolatki w składzie: Czmiel Maksymiliana, Kosyk Zofia, Makowa Krystyna, Niewiem Igna, Rościszewska Nelly, Siarkowska Łucja, Zdanowicz Monika i Ziembowska Benigna, zobowiązały się w terminie do dnia 31 października br.:

1. wykonać 120% planu lotów;
2. uzyskać 4 III stopnie wyszkolenia szybowcowego;
3. uzyskać jeden IV st. wyszkolenia szybowcowego;
4. uzyskać 3 warunki do IV stopnia;
5. uzyskać kurs holu (przez 2 członków eskadry);
6. przepracować po 10 godz przy utrzymaniu i konserwacji sprzętu (razem 80 godz);
7. zredagować trzy gazetki ścienne;
8. opracować trzy prasówki miesięcznie;
9. wygłosić w ramach współpracy z innymi Oddziałami Ligi Lotniczej 4 prelekcje;
10. założyć dwa nowe koła Ligi Lotniczej;

Jedenasta Słupska Eskadra Sześciolatki w składzie: Barańska U., Czyżewski R., Dauksza M., Jerenko S., Moczulski W. i Zbucki Z., zobowiązała się wykonać do dnia 30 lipca br. następujące prace:

1. dwóch pilotów zdobędzie srebrne odznaki pilota szybowcowego;
2. trzech pilotów uzyska wszystkie warunki do kategorii „D";
3. czterech pilotów uzyska uprawnienia do lotów ciągnionych za samolotem;
4. piloci szybowcowi eskadry wykonają kolektywnie 300 km przelotów;
5. dwóch pilotów silnikowych uzyska licencje pilotów turystycznych;
6. jeden pilot silnikowy uzyska uprawnienie do lądowania w przygodnym terenie;
7. jeden pilot silnikowy uzyska uprawnienie do holowania szybowców.

Poza tym piloci Słupskiej Eskadry Sześciolatki zobowiązują się: założyć co najmniej po jednym kole Ligi Lotniczej, wygłosić 20 prelekcji, nieść pomoc mniej zaawansowanym kolegom klubowym przez zorganizowanie dokształceniowego kursu teoretycznego oraz brać udział w całokształcie pracy społecznej Aeroklubu.

Równocześnie piloci Słupskiej Eskadry Sześciolatki wzywają kolegów ze Szczecińskiego ALL do powzięcia zobowiązań i przystąpienia do współzawodnictwa długofalowego.

×

Pierwsze wyczyny szybowcowe jakie zanotowały u siebie Aerokluby: Warszawski, Poznański i Ostrowski świadczą o dobrym starcie tych klubów w Plan Sześcioletni. Do tej trójki dołączył się ostatnio Śląski ALL, który wykonał w końcu marca dwa przeloty szybowcowe: pil. Zygmunt Zając wraz z pasażerem Stefanem Makne przeleciał na „Żurawiu" odległość ponad 100 km. Wyczyn ten jako przelot docelowy zapełnił (jeśli zostanie zatwierdzony przez ARP) puste miejsce w tabeli krajowych rekordów szybowcowych w klasie „D" kategorii II. Drugi pilot tego klubu Wiliński Edmund przeleciał odległość ponad 50 km.

W numerze niniejszym notujemy również trzeci przelot pilota Poznańskiego ALL Pawlikowskiego Tadeusza, który przeleciał na „Musze" w locie otwartym odległość ponad 200 km.

Pierwsze wyczyny szybowcowe w tym sezonie notujemy z radością. Świadczą one jednak o dobrym starcie kilku tylko klubów, podczas gdy inne nie dały jeszcze znać o sobie żadnym wynikiem. Spodziewamy się się jednak, że i pozostałe kluby, które dotychczas „milczą" zanotują u siebie wkrótce ciekawe wyniki. W marcu i kwietniu każdy Aeroklub LL powinien wykonać 10% rocznego planu przelotów.

Czekamy na meldunki.

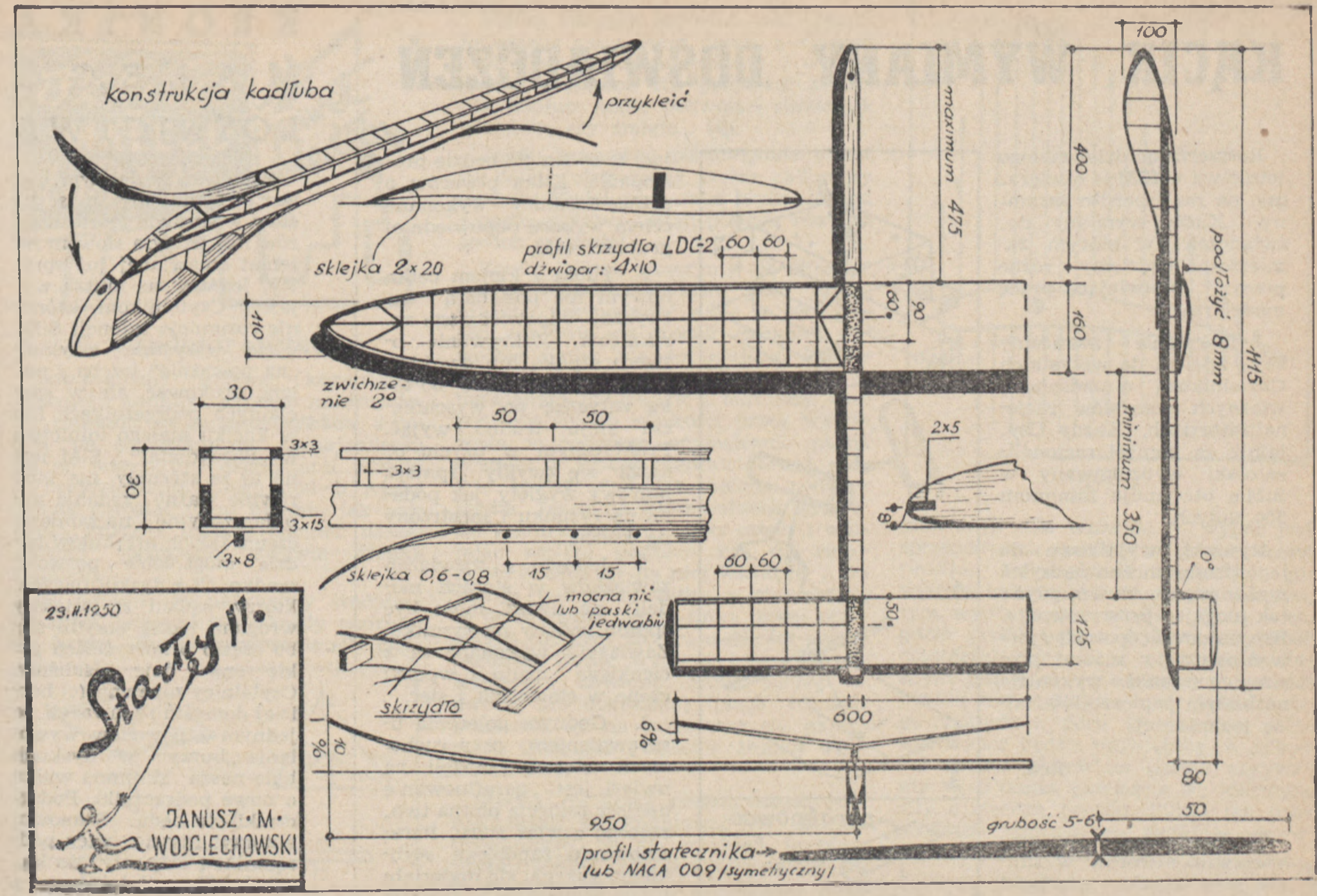
×

Chochlik drukarski sprawił nam nie mało kłopotu, za które Czytelników przepraszamy. I tak:

1. W numerze 14 (198) SiM-u z br. w dziale „Aerokluby" w wierszu 48 od góry zostało zniekształcone nazwisko jednego z członków Szóstej Łódzkiej Eskadry Sześciolatki. Zamiast Kraczniewicz, nazwisko winno brzmieć Karszmiewicza.
2. Na tej samej stronie (161) wierszu 19 od góry winno być: „że zgodnie z planem na rok bieżący w marcu nalezy wykonać 3% rocznego planu godzin lotów".

×

Na zakończenie apelujemy jeszcze raz do wszystkich pilotów, członków aeroklubów o nadsyłanie korespondencji i notatek z życia klubów. Piszcie jak najczęściej.



SZYBOWIEC DOŚWIADCZALNY „STARTUS II"

Wiosną 1947 roku zbudowałem mój pierwszy doświadczalny model szybowca przeznaczony do prób nad właściwościami profilów laminarnych w locie.

Nawiązując do zapowiedzi, że wyniki uzyskane z modelem doświadczalnym „Startus" zostaną opublikowane, podaję obecnie rysunek wykonawczy nowej wersji tego modelu, którym uzyskano ciekawe wyniki. Wyniki doświadczeń ze „Startusem" podam w następnych numerach SiM-u, a obecnie podaję opis budowy modelu.

Model wykonany jest całkowicie z materiałów krajowych. Żeberka skrzydeł i statecznika poziomego wykonane są ze sklejki 1 mm grubości i dla lekkości ażurowane. Skrzydła wykonano niedzielone. Dźwigar sosnowy lamelowany. Kratownica sznurowa wzmacniająca skrzydła może być wykonana z mocnej, cienkiej nici lub pasków jedwabiu szerokości 5 mm. Łuki skrzydeł są lamelowane z trzech listewek 2 × 2 mm. Krawędź spływu stanowi sklejka 2 mm grubości. Kadłub zbudowany jest z podłużnic sosnowych i oklejony od spodu na całej długości cienką sklejką 0,6 — 0,8 mm. Zaczep startowy wykonany jest z drutu stalowego 1,5 — 2 mm i sklejki 5 mm grubości.

Kąt nastawienia skrzydeł wynosi 2,7°. Po pierwszych lotach próbnych kąt ten ulega zwiększeniu do około 4°. Zwichrzenie płata geometryczne lub aerodynamiczne — 2°.

„Startus" lata w każdych warunkach, nawet przy bardzo silnym wietrze. Przeciętny czas lotu z holu 100 m długości wynosi 5 minut.

Dane techniczne; Skrzydło: rozpiętość—1 900 mm; średnia głębokość — 158 mm; wydłużenie — 12; powierzchnia — 28 dcm²; profil — laminarny (LDC-2); obrys — prostokąt zakończony eliptycznie; kąt nastawienia — 4°. **Kadłub:** długość — 1 115 mm; przekrój max. — 36,66 cm²; ramię — 550 — 610 mm. **Statecznik poziomy:** rozpiętość — 660 mm; głębokość — 130 mm; wydłużenie 5; powierzchnia — 8,58 dcm²; profil — płytka płaska; kąt nastawienia 0°; obrys — prostokąt. **Statecznik pionowy:** powierzchnia — 1,9 dcm²; profil — płytka płaska. Ciężar modelu — 440 g. Obciążenie jednostkowe 12 g/dcm².

Dane aerodynamiczne (teoretyczne); **Skrzydło:** optymalny Cz,, — 0,76; optymalny Cx — +3,9°; Cz/Cx — 26; grubość — 10%; środek parcia — 59%; odchylenie strugi — 2,33°. **Statecznik poziomy:** optymalny Cx — +2,6°; Cz/Cx — 10; grubość 3%; środek parcia — 25%. Opór całkowity modelu Cx — 0,061. Punkt neutralny— 160 mm od krawędzi natarcia skrzydła. Doskonałość modelu— 12,6. Kąt lotu ślizgowego— 4,5°. Prędkość lotu — 4,9 m/sek. Opadanie — 0,35 m/sek. Re — 55 000.

Celem badań było: 1) stwierdzenie użytecznej przewagi profilów laminarnych nad dotychczas używanymi w modelach szybowców, 2) wyjaśnienie problemu stateczności w locie (wpływ umieszczenia statecznika poziomego, jego profil, kształt, powierzchnia), 3) własności modelu na holu i znaczenie właściwego umieszczenia zaczepu, 4) praktyczne wypróbowanie nowych sposobów budowy modeli, 5) ukształtowania noska profilu na charakterystykę lotną modelu.

Pomiary były dokonywane zimą, w terenie zaśnieżonym, przy pogodzie bezwietrznej i wykluczającej możliwości zaistnienia jakichkolwiek prądów pionowych. Wyczyny sprawdzano w lotach z ręki i holu, w sposób zbliżony do opisywanego w Nr 1 2 SP. 1950 r.

W locie z ręki były mierzone: prędkość i doskonałość modelu, z holu: opadanie i długotrwałość lotu. W celu usprawnienia pomiarów użyto holu 50 m.

Model Startus II jest dalszym rozwinięciem Startus I, który uległ poważnemu uszkodzeniu podczas pierwszych prób. Startus II wykonał dotychczas przeszło 50 lotów, o łącznym czasie 2 godz. 05 min.

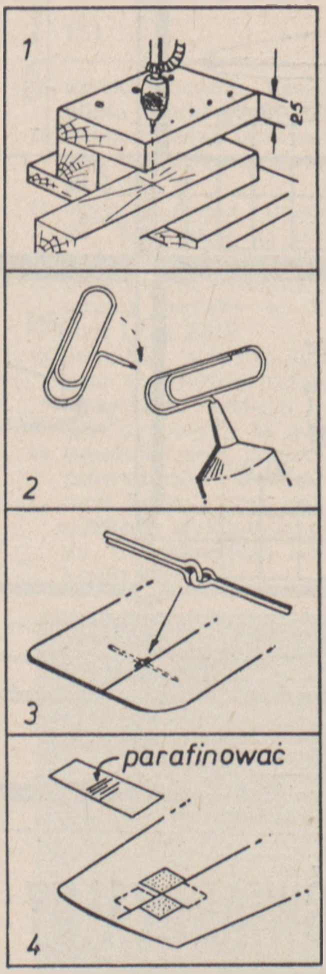
KĄCIK WYMIANY DOŚWIADCZEŃ

Rozszerzając dział małego lotnictwa w SiM-ie otwieramy, na razie bardzo skromny, „Kącik wymiany doświadczeń", w którym zamieszczać będziemy różne pomysły, ułatwiające pracę modelarza.

Jednocześnie zwracamy się z apelem do wszystkich Czytelników o nadsyłanie własnych pomysłów racjonalizatorskich. Każdy Czytelnik za pomysł racjonalizatorski wydrukowany w SiM:e otrzymuje minimum 500 złotych.

Rysunki, wyjątkowo do tego działu można nadsyłać wykonane w ołówku, gdyż i tak ulegają przerysowaniu. Kto natomiast potrafi rysować na czysto tuszem, prosimy o rysunki wykonane na białym papierze lub kalce technicznej.

Red.



1. Częstokroć podczas wiercenia otworów w śmigle przy użyciu wiertarki ręcznej napotykamy na trudności w prostopadłym wywierceniu otworu. Przyrząd pokazany na rysunku ułatwia tę czynność gwarantując, że oś śmigła będzie prostopadła. Kilka otworów o różnej średnicy wykonano celem wyboru odpowiedniej grubości ośki.

2. Tubki z klejem cellonowym nie posiadają zazwyczaj odpowiedniego zamknięcia. Zakrywanie otworu szpilką lub gwoździkiem jest kłopotliwe, bo taką zatyczkę po wyschnięciu kleju trudno wyjąć. Praktycznym w użyciu okazał się zwykły spinacz biurowy wygięty, jak podano na rysunku i zaostrzony na końcu.

3. Jednym z rozwiązań zawiasków w sterach modeli na uwięzi może być sposób podany na rysunku. Zawiaski wykonane są z cienkiego drutu i wpuszczone w statecznik i ster.

4. Godnym polecenia usprawnieniem przy ruchomych sterach modeli na uwięzi jest parafinowanie miejsca zagięcia płótna tworzącego zawias steru. Parafinowanie zapobiega szybkiemu zużyciu się materiału i jest jednocześnie smarem ułatwiającym poruszanie się steru.

Jerzy Robor — Warszawa

KORESPONDENCI SIM-u DONOSZĄ...

Na trzydniowej konferencji małego lotnictwa padły poważne zobowiązania wielu instruktorów odnośnie współpracy z prasą lotniczą.

Współpraca ta wyrażać się będzie nadsyłaniem rzeczowych korespondencji, informacji, krótkich notatek z terenu pracy małego lotnictwa w kraju.

Jako pierwszy, nadesłał nam korespondencję instruktor Władysław Cichy ze Szczecina.

Przy szkole podstawowej Nr 19 w Szczecinie, położonej w malowniczym punkcie miasta, w dzielnicy willowej, czynna jest modelarnia, do której uczęszcza 20 chłopców, rekrutujących się w 75% ze środowiska robotniczego.

Tu właśnie wprowadzono w celach doświadczalnych współzawodnictwo, którego tak wspaniałe wyniki obserwujemy w naszym życiu gospodarczym.

Warto nadmienić, że inicjatywę współzawodnictwa podjęli sami modelarze, chcący usprawnić pracę oraz podciągnąć słabszych kolegów. Opracowano następujący regulamin:

za punktualne i regularne przychodzenie na zajęcia	**+ 20 pkt**
za czyste wykonanie modelu	**+ 10 „**
za koleżeńską współpracę	**+ 30 „**
za subordynację wobec przełożonych	**+ 20 „**
za niekoleżeńskie zachowanie się	**— 20 „**
za 3-krotne i nieusprawiedliwione opuszczenie zajęć	**— 10 „**
za brak dyscypliny	**— 10 „**
itd. itd.	

Rezultat był taki, że kiedy po kwartale trwania wspomnianego współzawodnictwa, na ścianie pracowni wywieszono publicznie wyniki, ci, którzy byli pierwsi — dumnie spoglądali na niesfornych, zaś wlokący się w ogonie maruderzy, ze wstydem wzięli się do pracy.

Obecnie cały zespół pracuje jak „harmonia".

Okazało się, że współzawodnictwo można wprowadzić również i na teren małego lotnictwa.

Ażeby jeszcze bardziej podkreślić znaczenie tego rodzaju pracy powiem że w chwili obecnej, kiedy nadchodzi okres obliczania wyników, kierownik modelarni stoi wobec ciężkiego problemu, ażeby sprawiedliwie, bez skrzywdzenia kogokolwiek ustalić współzawodniczących w słusznej kolejności.

I wreszcie na zakończenie komunikuję, że formę opisanego wyżej współzawodnictwa przejęła druga z kolei modelarnia, w której kierownikiem jest senior Kurasz.

Władysław Cichy
Szczecin

KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

Ponieważ w dalszym ciągu otrzymujemy masę listów w sprawie teorii, wzorów itp. jednym słowem na temat omawianej już sprawy, jeszcze raz muszę wyjaśnić Czytelnikom, którzy nie rozumieją intencji SiM-u, że wszystkie artykuły „na poważnie" trzeba i należy drukować, ale w specjalnych podręcznikach lub w kąciku małego lotnictwa w „Skrzydlatej". SiM jest na to za szczupły, ma inne równie ważne zadania popularyzacyjne i na zamieszczenie takich artykułów będzie mógł sobie pozwolić rzadko. Ci z dyskutujących, którzy sądzili, że jesteśmy wrogami teorii omylili się, bo często o korzyściach jakie ona daje pisaliśmy. Czytelnicy zapewne, (ci bardziej domyślni) zauważyli, że jednym z powodów wywołania „burzy" w dyskusji była nasza skromna walka o nowe podręczniki. Podręczniki te będą. Szanowni autorzy! Piszcie więc podręczniki i artykuły do kącika „Skrzydlatej", a z chwilą pisania dla SiM-u ograniczajcie się we wzorach! — Juniorzy chcą korzystać z Waszych artykułów.

Kończę zapewniając, że wkrótce na szpalty pisma wkroczy technika w jak najbardziej zrozumiałym ujęciu i większej objętości.

×

Bardzo rzeczową krytykę działu modelarskiego w SiM-ie nadesłał nam kolega **ZYGMUNT KAMIŃSKI ze Starogardu Gdańskiego.** Brak miejsca nie pozwala mi na przytoczenie całego listu, ale postaram się przytoczyć najważniejsze uwagi:

Na pierwszy ogień dział „co budują modelarze". Kolega Z. K. proponuje zamieszczać standartowy opis danego modelu, a nie jak dotychczas charakterystyki i niekompletne dane. Uwaga zupełnie słuszna. Postaramy się zastosować do tej recepty.

Jak widać — dzięki uwagom Kolegi Kamińskiego wprowadzamy ulepszenia w naszej „konstrukcji SiM", co z pewnością wyjdzie tylko na korzyść pismu i naszym Czytelnikom. A o to właśnie chodzi.

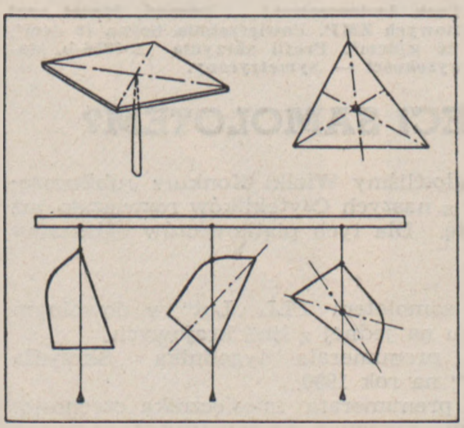
Obserwator



15. O ŚRODKU CIĘŻKOŚCI

Omawialiśmy kolejno konstrukcję skrzydeł i kadłuba. Kolejno musimy teraz zapoznać się ze statecznikami, a potem po szczegółowym zaznajomieniu się ze wszystkimi elementami przejść do projektowania całego modelu. Ażeby jednak sprostać temu zadaniu jak najlepiej, musimy bieżący odcinek naszej „Szkoły" poświęcić sprawie środka ciężkości.

Na pytanie, co nazywamy środkiem ciężkości, odpowie nam każdy podręcznik fizyki: „Punkt przyłożenia siły ciężkości nazywamy środkiem ciężkości". Łatwo sprawdzić jego istnienie w ciele płaskim, na przykład w kawałku tektury. Podpierając tekturę patyczkiem, możemy znaleźć taki punkt podparcia, że w końcu tektura będzie się utrzymywała w równowadze, ponieważ punkt przyłożenia siły ciężkości leży tuż nad miejscem zetknięcia się patyczka z tekturą w kierunku pionowym. Tu właśnie leży środek ciężkości przykładowej tekturki. Jeżeli nasza tekturka posiadałaby kształt geometrycznie prawidłowej figury (równoległobok, trójkąt, koło itp.) to chcąc ustalić położenie środka ciężkości wystarczyłoby znalezienie środka geometrycznego dla danej figury, a wówczas można się przekonać, że środek ten pokrywa się ze środkiem ciężkości.



Rys. 1

Model latający, zarówno jak i samolot składa się z wielu detali, z których każdy posiada ciężar własny i własny środek ciężkości. Na przykład: skrzydła, kadłub, kółko podwozia, statecznik pionowy, czy śmigło... itp.

Jeżeli zsumować poszczególne ciężary detali, otrzymamy ciężar całkowity modelu. Model więc, jako bryła złożona z poszczególnych detali posiada również środek ciężkości.

Zanim jednak nauczymy się określać środek ciężkości modelu jako bryły, musimy przypomnieć sobie w jaki sposób znajduje się środek ciężkości dowolnej figury nie posiadającej kształtu geometrycznie prawidłowego. W omawianym przypadku z tekturką; znaleźliśmy środek ciężkości przez wyważenie na podpórce. analogicznie można również w figurze nieprawidłowej, znaleźć środek ciężkości metodą podwieszania. Jeżeli na którejkolwiek krawędzi tekturki zrobimy mały otwór i wbijając szpilkę poziomo np. do ramy drzwi zawiesimy na niej tekturkę, a do szpilki uwiążemy nitkę z ciężarkiem, to przekonamy się, że nitka pionu przechodzi tuż przy środku ciężkości naszej tekturki. Chcąc wyznaczyć ten środek wystarczy zawiesić daną figurę w dwóch, lub dokładniej trzech, różnych punktach by na przecięciu się pionowych otrzymać położenie środka ciężkości. Rys. 1.

Środek ciężkości niekoniecznie jednak musi się znajdować na danym przedmiocie, bo na przykład w pierścieniu środek ciężkości pokrywając się ze środkiem geometrycznym, leży poza samym pierścieniem.

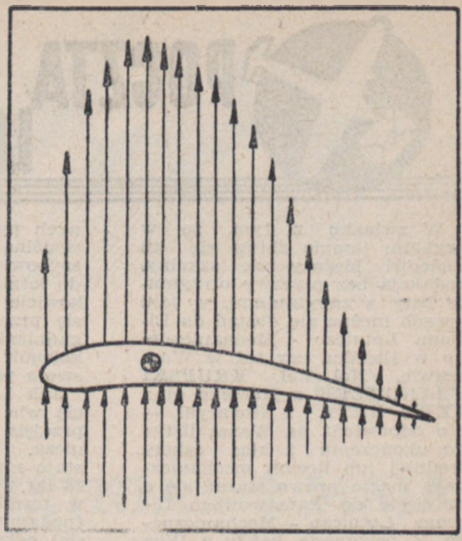
Jak już wspomniano, model względnie samolot, tak jak każde ciało posiada środek ciężkości. Jeżeli model nasz, podobnie jak tekturkę na uprzednim przykładzie podwiesimy na prostej, idącej od środka ciężkości, to model musi również zachować równowagę.

Środek ciężkości jest równocześnie punktem obrotowym, bo jeżeli wytrącimy z równowagi ciało podwieszone w środku ciężkości, to po chwili wróci ono automatycznie do równowagi. (O równowadze jednak pomówimy osobno, omawiając tzw. stateczność.)

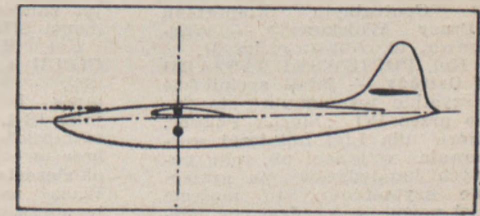
Położenie środka ciężkości w modelu latającym zależne jest od kilku czynników np: od układu modelu, od typu profilu skrzydeł, względnie statecznika wysokości.

Żelazną regułą dla modelu o układzie normalnym jest zasada, **że środek ciężkości powinien leżeć na prostopadłej — przechodzącej przez środek parcia w takim położeniu, jakie model przyjmuje podczas lotu.** Rys. 3.

Krótko jeszcze o środku parcia (ponieważ i ten temat zostanie osobno omówiony). Siła udźwigu — wypór jest spowodowana ssaniem na górnej części profilu. Im szybkość cząsteczki powietrza jest większa w danym miejscu, tym wypór będzie większy. Tam więc. gdzie profil będzie grubszy, szybkość cząsteczek rośnie, a z nią i wypór. Jasnym jest więc, że na całej głębokości profilu nie będziemy mieli jednakowego rozkładu wyporu. W przedniej połowie wypór będzie największy, w tylnej zaś maleje. Środkiem parcia nazywamy więc punkt przecięcia się kierunku siły z cięciwą profilu. Punkt ten przy profilach normalnych znajduje się w 1/3 głębokości profilu, a więc tam, gdzie profil jest najgrubszy. Należy również zaznaczyć, że środek parcia nie ma tak głębokiego sensu fizycznego, jak np. środek ciężkości. a ma po prostu znaczenie umowne. Rys. 2.



Rys. 2



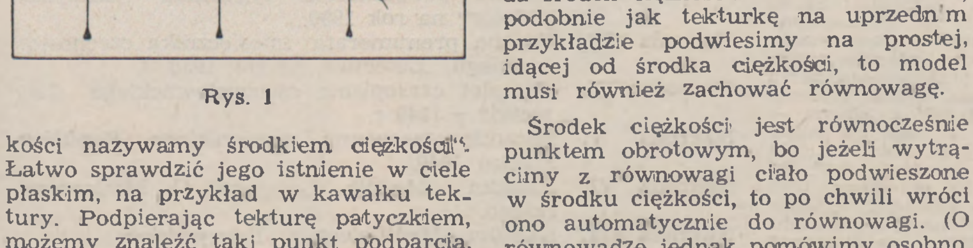
Rys. 3

Jeżeli by ktoś zapytał dlaczego podano taką „żelazną" regułę, to można dodatkowo wyjaśnić tę sprawę na przykładzie.

Gdy skrzydło modelu ustawimy na kadłubie tak, że środek parcia nie znajdzie się na linii prostopadłej do środka ciężkości, to powstanie wówczas moment obrotowy, który nie pozwoli na zachowanie równowagi. To tak, jak byśmy popchnęli łyżwiarza stojącego na lodzie nie w jego środek ciężkości, a w nogi lub głowę, (przyjmując położenie środka ciężkości mniej więcej na wysokości pasa). Popychając w nogi uzyskujemy moment obrotowy do góry wokół środka siężkości i łyżwiarz podcięty pada na lód, popychając w głowę powodujemy powstanie momentu obrotowego w dół i łyżwiarz przewraca się na twarz. Natomiast popchnięcie na wysokości pasa — środka ciężkości, spowoduje jedynie posunięcie się łyżwiarza po lodzie do przodu. Patrz rys. 4.

(cdn.)

Rys. 4



POCZTA LOTNICZA

W związku z tym, że w szybkim tempie zbl ża się ku końcowi bieżący rok szkolny, redakcja bez przerwy otrzymuje listy z zapytaniami, w jaki sposób można się dostać do Liceum Lotniczo - Mechanicznego w Bielsku, czy też w Warszawie. Kol. kol. **KRUPSKI FRANCISZEK z Męcinka** oraz **TEWS ERYK z Bogatyni** — oto odpowiedź na Wasze listy: po ukończeniu 9 klas szkoły średniej lub liceum mechanicznego macie prawo starać się o przyjęcie do Państwowego Liceum Lotniczo - Mechanicznego. Z pewnością każdy z Was odpow e: cóż z tego, że mogę składać podanie w Warszawie (liceum mieści się przy ul. Hożej Nr 88), cóż z tego, że mogę nawet zdać egzamin, kiedy i tak jest przecież rzeczą niemożliwą dojeżdżać z Męcinka czy Bogatyni. Otóż jest wyjśc e: kto zda egzamin wstępny, a mieszka poza Stolicą, może starać się o przyjęcie do bursy w Podkowie Leśnej. W sprawie terminu składania podań o przyjęcie należy się jeszcze dokładnie porozumieć z Dyrekcją L ceum, bo o ile nam wiadomo, przypada on na miesiąc czerwiec. A więc kol. Krupski — musicie poczekać jeszcze dwa lata, aż do ukończenia 9 klas. Kol. Tews Erykowi przypominamy, że brakujące numery SiM-u można zawsze nabyć w Centralnym Kolportażu „Prasy Wojskowej" — Warszawa, ul. Nowowiejska 31.

Kol. **POPIEWSKI RYSZARD z Ostródy** — jeżeli spełnil ście wszystkie wymagania stawiane przez PO „Służba Polsce", która dla Ligi Lotniczej werbowała w jesieni ub. roku nowych kandydatów na szkolenie szybowcowe, to możecie być pewni, że prędzej czy później zostan ecie powołani na kurs teoretyczny; dla pewności radzimy jednak interweniować w Powiatowej Komendzie PO „Służba Polsce".

Jeżeli chodzi o drugą sprawę, to musimy przyznać, że trochę Was nie rozumiemy, bo przecież to, czy Koło LL zorganizuje s ę i będzie odpowiednio pracowało na Waszym terenie, zależy przede wszystkim od Was samych. Może rzeczywiście organizatorzy owego zebrania wprowadzającego postąpili niewłaśc wie, nie dając Wam, jak piszecie, poza deklaracjami żadnych wskazówek, ale jednak trzeba zrozumieć, że takich zebrań jak Wasze było wiele i dlatego Wy sami music e postarać się o to, aby po zorganizowaniu Koła porozumieć się w sprawie dalszej pracy z najbliższą Dyrekcją Okręgu Ligi Lotniczej.

Sprawa ostatnia — rozwiązanie konkursu zostało zam eszczone w 11 numerze SiM-u z br.

Kol. kol. **ŁUŚ ZDZISŁAW z Poznania, NOWAK TADEUSZ ze Świebodzina, KORNALEWSKI STEFAN i SZAJ TEODOR z Białego Kamienia** oraz kol. **STANISŁAW CHARASZ z Tuczempy** — listy Wasze jakkolwiek różne co do konkretnych pytań, mają jedną [illegible] wspólną — dotyczą szkolenia szybowcowego, bądź też drogi do lotnictwa, co się z sobą całkowicie pokrywa. Postaramy się przedstawić całokształt zagadnienia, w którym każdy z kolegów znajdzie odpowiedź na swoje pytanie.

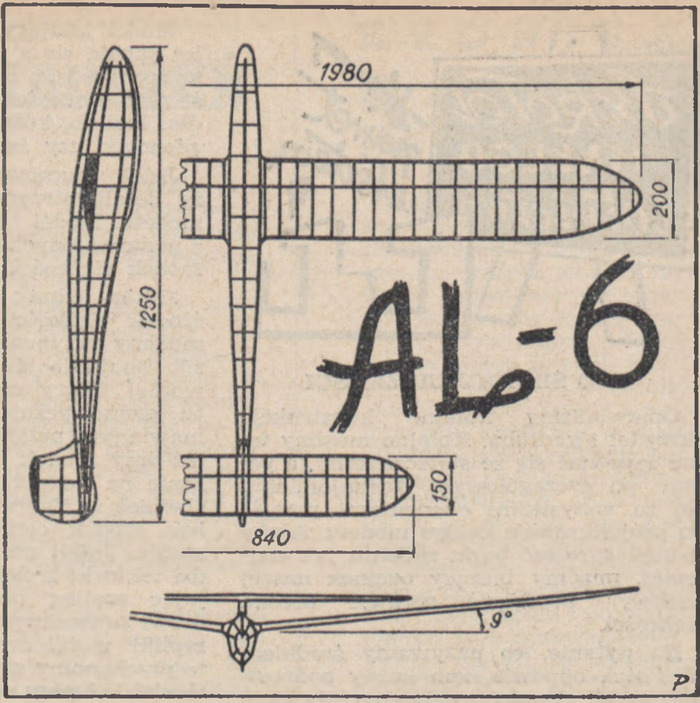
Jak każdy z Was z pewnością wie, szkolenie szybowcowe przejęła całkowic e Liga Lotnicza. Wymagany wiek pozostaje niezmieniony — od 16 — 18 lat. Na jesieni każdego roku w terminie ściśle oznaczonym (podamy w odpowiednim czasie) odbywa s ę werbunek kandydatów do szkół lotniczych. W zimie roku następnego organizowane są kursy teoretyczne na terenie całego kraju, po ukończeniu których młodzież dostaje się na kurs praktyczny. Jeśli chodzi o okres trwania szkolenia na szybowisku, to kursy zaczynają s ę 1-go każdego miesiąca, począwszy od pierwszego kwietnia, a kończą się 7 następnego miesiąca. Wam i wszystkim interesującym się tymi sprawami polecamy artykuł „L ga Lotnicza szkoli pilotów", który został zamieszczony w 11 numerze SiM-u z br.

Kolega Stanisław Charasz prosi nas poza tym o zamieszczenie na łamach naszego pisma „Hymnu lotniczego" — odpowiadamy — hymn ten został już zamieszczony w 1 — 2 numerze SiM-u z r. 1949.

Kol. **BEDNARSKI WOJCIECH z Warszawy** — „Jastrząb" został skonstruowany przez Instytut Szybownictwa jako IS-4. Jeśli chodzi o OSL, to musicie, jak sami o tym dobrze w ęcie, poczekać aż do ukończenia 18 lat. Pochwalamy Wasz zamiar wykorzystania tego czasu na odbycie teoretycznego i praktycznego kursu szybowcowego. Nie możemy się tylko zgodzić z jednym — Piszecie — „U nas w szkole jest Koło Ligi Lotniczej, ale ono jak to się mówi „śpi". Od początku roku szkolnego było tylko jedno zebranie, wybraliśmy zarząd i na tym się skończyło" — pytamy się dlaczego? Przecież jeśli tylko młodzi zbiorą się i wykażą choć trochę inicjatywy, to można uruchom ć pracę; potrzebne wskazówki znajdziecie w SiM-ie, a reszta—nie jest przecież rzeczą trudną nawiązać kontakt z terenowymi władzami LL. Trzeba tylko odrobinę dobrej woli, no i trochę wytrwałości.

Kol. kol. **TROLKA WIESŁAW z Internatu Szkolnego Huty „Pokój"** oraz **KOWALSKI WIESŁAW z Włoch.** Do OSL można być przyjętym dop ero po ukończeniu 18 lat życia. Dlatego też kol. Trolka Wiesław będzie musiał poczekać jeden rok. Natomiast Kol. Kowalskiemu Wiesławowi odpowiadamy, że pc ukończeniu Liceum Mechanicznego ma prawo starać się o przyjęcie do OSL. W celu lepszego zor entowania się w sytuacji radzimy obu kolegom zaznajomić się z „Pocztą lotniczą" — 11 Nr SiM-u z br.

NA ZDJĘCIU NA OKŁADCE: radzieckie samoloty Po-2 opylają lasy, chroniąc je od zniszczenia przez leśne szkodniki.



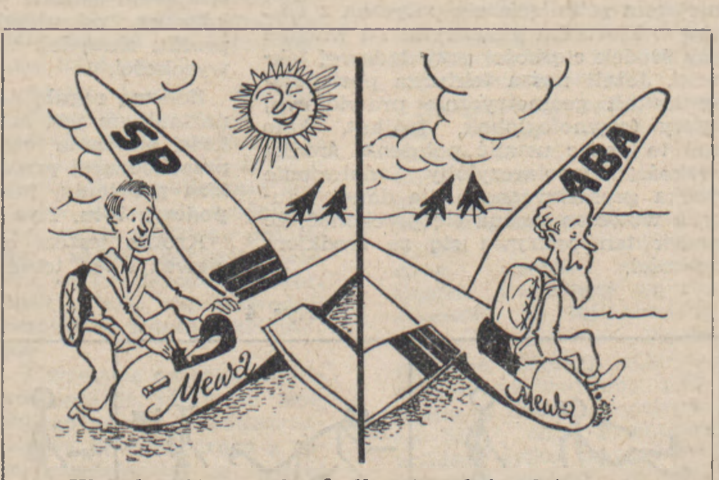
Model szybowca konstr. Lech Andruszewski — Poznań. Model brał udział w II Zawodach Zimowych ZMP. Powierzchnia nośna 49 dcm², ciężar 785 g, obciążenie 16 g/dcm². Profil skrzydła B-6356-b, statecznik wysokości — symetryczny.

KTO POLECI SAMOLOTEM?

W numerze 200 ogłosiliśmy Wielki Konkurs Jubileuszowy. Sądzimy, że wielu z naszych Czytelników rozwiązało już cały Konkurs na piątkę. Dla tych piątkowiczów ogłaszamy listę nagród:

Nagroda I. Przelot samolotem PLL „Lot" w dowolnym kierunku na jednej z linii krajowych.
Nagroda II. Roczna prenumerata tygodnika „Skrzydła i Motor" na rok 1950.
Nagroda III. Roczna prenumerata miesięcznika czechosłowackiego „Letectvi" na rok 1950.
Nagroda IV. Komplet czasopisma czechosłowackiego „Letectvi" z 1949 r.
Nagroda V. Rocznik czasopisma węgierskiego „Repülés" z roku 1949.
Nagroda VI. Książka „Modele Latające" G. Miklaszewskiego.
Nagroda VII. Książka „Myśliwiec" A. Pokryszkina.

Przypominamy, że termin nadsyłania rozwiązań upływa z dniem 15 maja br.



W roku 1956: rekord długotrwałości lotu — pobity!

Redaktor Naczelny. ALFRED WINDHOLZ, mjr
WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej. Adres Redakcji: Warszawa 5, ul. Krak. Przedmieście 11/3
Tel.: 88 350, 88 352, 80 582, 80 583, wewn. 40 albo 45. Adres kolportażu: W-wa, ul. Nowowiejska 31 (w podwórzu).
WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie 55 zł; kwartalnie — 150 zł; półrocznie 280 zł; rocznie 520 zł. Wpłacać czekami na konto PKO 1-978, właśc. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa
Nr 730 — ZGPW Nr 1. B-102139. Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem
Cena 15 zł